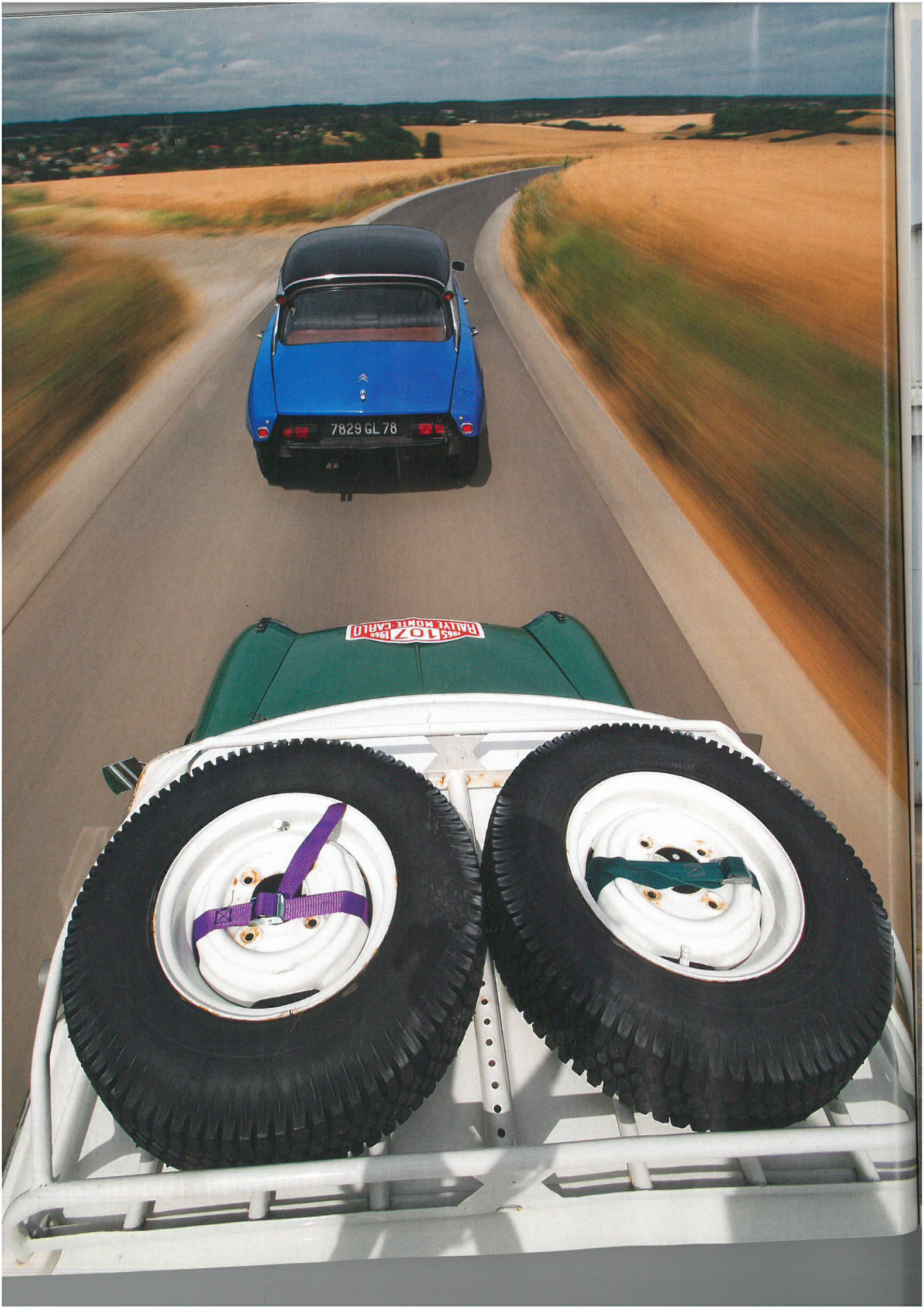
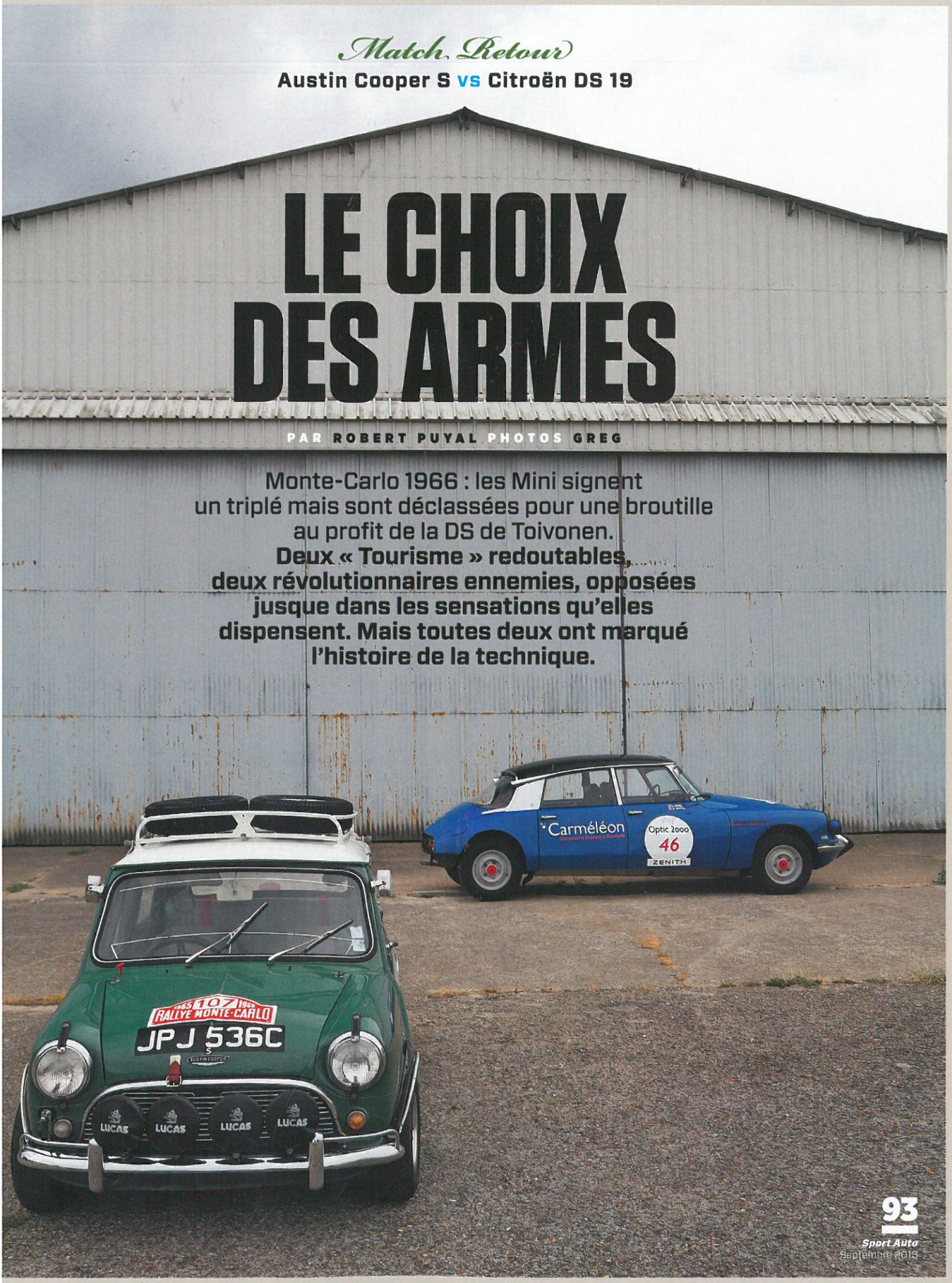

7829 GL 78
RALLYE MONTE-CARLO
1965 107 1966

LE CHOIX DES ARMES

PAR ROBERT PUYAL PHOTOS GREG

Monte-Carlo 1966 : les Mini signent un triplé mais sont déclassées pour une broutille au profit de la DS de Toivonen. **Deux « Tourisme » redoutables, deux révolutionnaires ennemies, opposées jusque dans les sensations qu'elles dispensent. Mais toutes deux ont marqué l'histoire de la technique.**



LA DS EST RÉSOLUMENT À PART : SA LIGNE EST UNIQUE, SES SUSPENSIONS IMPERTURBABLES LISSENT LES SENSATIONS ET PERMETTENT DE SURVOLER LE PAYSAGE.

Aucun problème de visibilité avec le volant vide ! Notez le « bouton » de freins et les beaux baquets. Tout ce qu'il faut pour courir, dans un incroyable confort.

Ces deux-là ont été adversaires dans tous les grands rallyes des années 60. Pour qui s'en souvient, les opposer va de soi. Mais aujourd'hui, malgré leur célébrité et l'ardeur militante de leurs fan-clubs respectifs, la plupart des badauds croisés lors de la séance photo nous ont interpellés : *« C'est quoi l'idée ? Opposer deux autos que tout sépare ? Faire un match entre les grands-mères des compactes d'aujourd'hui ? »* Pas du tout. Evidemment, DS 19 et Austin Cooper S ne viennent pas du même pays, leur cylindrée et surtout leur taille diffèrent : la Mini tout entière tient dans l'empattement de la DS ! Et si la DS est célèbre pour son confort, la Mini préfère nettement ne pas évoquer le chapitre. Mais d'un autre côté, chacune est la version sportive d'une machine à tout faire, produite par un très grand constructeur, et propose une technologie réellement révolutionnaire. La DS fait valoir, depuis 1955, sa suspension hydropneumatique, mais aussi son aérodynamisme avancé, son moteur central avant et bien sûr ses roues avant motrices, encore bien rares dans le paysage. La DS devait égaler la tenue de route de la Traction 11 ou 15, réputée « reine de la route » qu'elle remplaçait enfin, après vingt ans de production.

La Mini est née en 1959 d'un autre pari : la meilleure habitabilité possible pour un coût minimal et une compacité optimale. Alec Issigonis, l'ingénieur qui l'a conçue (c'était le temps où un homme pensait toute une auto, presque seul !) a posé le moteur en travers, avec la boîte dans le carter, tout à l'avant de la voiture proprement dite. La petite caisse, débarrassée de toute intrusion de la mécanique et libérée de l'arbre de transmission, est étonnamment logeable : on y tient à cinq ! Il faut dire que le bon Alec a froidement repoussé aux quatre coins les roues de voiturette de golf (10 pouces !), condamné le coffre ou à peu près, et surtout, il a supprimé les suspensions. Oh ! certes, sont prévus des blocs de caoutchouc, mais rien qui amortisse pour de bon. Tous les ingénieurs des maisons sérieuses se sont indignés de cette audace, mais en revanche, le coup du moteur transversal leur a dicté le portrait-robot de toutes les tractions : 80 % des voitures d'aujourd'hui doivent leur architecture à la Mini.

Quelle allure !

« C'est drôle, c'que t'es drôle à regarder »... A cinquante ans, la Mini reste une chahuteuse, bruyante et sautillante, que personne ne peut voir passer sans sourire. Ses tatouages de course (à peine usurpés, l'auto court régulièrement), ses antibrouillards rangés comme sur une étagère, ses accessoires ingénieux nés de la compétition (remarquez les coupoles de plastique tenues contre les phares, qu'elles protègent, par une lanière de cuir clipsée sur les ailes) achèvent de la transformer en miniature échappée de sa boîte. Quant à sa ▸

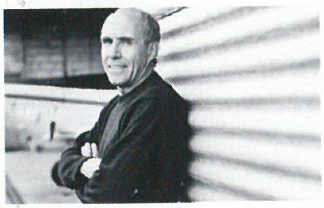
A bord de la Mini, c'est l'absence de confort qui est incroyable... Et qui vous donne toujours l'impression de courir ! Celle-ci est fin prête pour les rallyes de régularité.

galerie, bien paradoxale pour une auto de course, elle évoque l'époque épique du rallye, quand les assistances n'étaient pas là à chaque sortie de spéciale et que pilote et copilote devaient parfois chausser les clous à l'improviste, au beau milieu d'une « nuit du Turini ».
La DS aussi attire les regards. Mais sa réputation de voiture de ministre trouble un peu les hommages : ce survêtement bleu canard, ces ailes découpées sur de hautes roues sans enjoliveur, la suspension bloquée en position « semi-haute » dépaysent les souvenirs. On l'a largement oublié, mais Citroën avait un service course très actif et la DS a gagné, outre le Monte-Carlo 1966 très contesté, le Maroc, le Portugal, les Mille Lacs et deux fois le Tour de Corse ! Imposant palmarès, moins étoffé tout de même que celui de l'étonnante Mini !

Manomètres et kilomètres

Mode d'emploi de la Mini... La portière aux charnières apparentes s'ouvre assez largement, mais le volant presque horizontal semble occuper toute la place... En fait, on est assez bien assis, mais pas pour conduire ! Le dos droit, le fessier en contrebas des genoux, ceux-ci relevés et écartés autour du volant sur lesquels on pose les avant-bras, façon routier, et la tête haute, au point que le regard est naturellement plus haut que le pare-brise. Une habitude à prendre, et une attitude à comprendre.
Assis façon grutier, on démarre le moteur et avec, les vibrations qui complètent l'exotisme de la posture. Une fois vaincu le verrouillage sauvage de la première, dont le pignon à taille droite envahit aussitôt l'habitacle d'un zonzonnement de gros insecte dans l'urgence du vol nuptial, vous êtes prêt à découvrir votre premier kilomètre en Cooper S. Avec quelques vérités de base : quand on n'a pas de suspension (encore nos gros pneus et nos sièges anachroniques, bien trop moelleux, nous préservent-ils du pire), on lit la route mètre après mètre pour détecter à temps le caillou rebelle ou le trou sournois qui veulent absolument vous tabasser les vertèbres. Ensuite, le volant se braque dans le sens où l'on souhaite se diriger, mais il n'y suffit pas toujours. Quand la voiture a entrepris de rebondir, ses trajets verticaux influent notablement sur le cap général et on est un peu comme à bord d'un petit voilier Optimist : on barre, mais le clapot a son mot à dire sur la trajectoire et il faut apprendre à utiliser les rebonds pour aller très vite sans très vite aller dans le décor. Troisième leçon ; c'est une Cooper. 77 ch SAE, ce n'est pas Force 4, mais sur le 0 à 50 km/h, l'auto est franchement vive, surtout compte tenu de tout ce qu'il y a à faire pour la garder dans le bon sens. Quatrième découverte et vrai secret de l'auto : elle est Mini, c'est là sa gloire. Une route étroite pour d'autres reste sous ses roues minuscules un vaste boulevard, ce qui économise freinages, braquages et relances dans des proportions souvent victorieuses... Et si vraiment il faut tourner fort, l'arrière, toujours plus ou moins décollé du sol par les rebonds, ne demande qu'à pivoter pour relancer la machine dans le sens de la route.

LA MINI EST RÉSOLUMENT À PART : SA LIGNE EST UNIQUE, SES SUSPENSIONS TRÈS IMPROBABLES EXAGÈRENT LES SENSATIONS ET FONT VIBRER TOUT LE PAYSAGE.



L'avis de... Robert Puyal

Choisir est ici particulièrement embarrassant ! Exotisme : égalité. Efficacité, performances : égalité ou quasi. Au chrono, tout dépendrait du pilote, certains s'accommodant mieux de la DS que de la Mini, ou l'inverse. Honnêtement, la Mini est largement plus fatigante et sans doute plus lassante, mais aussi plus amusante...

Victoire : Cooper S

Match Retour

Austin Cooper S vs Citroën DS 19

Gabarit, suspensions, technique, tout semblait les opposer. Pas du même monde ? Elles se sont pourtant côtoyées, et pas qu'un peu. Et peuvent continuer le combat, pourquoi pas, en véhicules anciens.

Si par malheur, l'essai de la Mini a réveillé vos hémorroïdes, prendre place à bord de la DS fait office de cure... Malgré l'adoption de baquets d'époque par l'équipe de Frédéric Daunat (pratiquement le service Course officiel des Citroën anciennes!), on a l'impression de prendre place sur un trône. Le volant monobranche ouvre largement sur un tableau de bord très réfléchi, qui va jusqu'à indiquer les distances de freinage corrélées à la vitesse atteinte !

Tout l'un, tout l'autre

Le démarrage ravive le gros 4 cylindres, dont l'échappement allégé fait entendre un frou-frou évocateur ; d'un geste d'archidiacre, on déplace le levier au tableau de bord à la rencontre du rapport adéquat. Débattements longs mais verrouillages nets, ça aussi ça repose. Elle est rapide d'une façon opposée à celle de la Mini : le train avant est précis et la suspension à grands débattements enjambe inégalités et cahots d'une façon encore très saisissante aujourd'hui, au profit de la motricité. Direction très directe et pédale de freins sans aucune course morte complètent la sensation d'efficacité. Pourtant, l'impression globale est étrange : cette auto n'oublie rien de sa vocation de confort et pour dominer la route, elle vous en sépare. On la pilote de haut et de loin, comme, sans doute, la soucoupe volante que sa ligne évoque tant. Décidément, tout le contraire de la Mini ! ■

Daunat Automobiles (www.daunatclassique.com) nous a confié cette DS prête pour le VHC. Sans doute le meilleur spécialiste mondial des Citroën de course, basé à Crespières dans les Yvelines. La Mini est sous la responsabilité de De Widehem Automobiles, Paris 15e, un courtier expérimenté et exigeant en GT modernes et classiques (www.dewidehem.fr).

TECHNIQUE

	Austin Cooper S 1300 (1)	Citroën DS 19 (1)
Années de production	1964 - 1971 (1959 - 2000 (3)	1955 - 1968 (1955-1975(2)
Exemplaires produits	40 153 (5 300 000 (3)	1 456 115 (2)
PERFORMANCES ANNONCÉES		
Vitesse maxi	160 km/h	165 km/h
De 0 à 100 km/h	11"0	-
400 m. D.A.	17"4	20"4
1 000 m. D.A.	33"1	38"0
MOTEUR		
Type (nbre de cylindres)	4 cyl. avant, central longitudinal	4 cyl. avant, transversal
Cylindrée	1 275 cm³	1 911 cm³
Alésage x course	76,2 x 69,8 mm	93,6 x 72,4 mm
Taux de compression	9,75	8,5
Distribution	Arbre à cames latéral	Arbre à cames latéral
Alimentation	2 carbus S.U.	1 carbu Weber DDEA
Puissance maxi	77 ch SAE à 6 000 tr/mn	90 ch SAE (83 ch DIN) à 5 000 tr/mn
Couple maxi	10,9 mkg à 3 000 tr/mn	15,2 mkg à 3 500 tr/mn
TRANSMISSION		
Type	Traction	Traction
Boîte	Manuelle 4 vitesses (1re non synchro)	Manuelle 4 vitesses synchronisées
CHÂSSIS - CARROSSERIE		
Structure	Monocoque	Plate-forme
Suspension AV	Roues indépendantes, triangles superposés, éléments caoutchouc, liaison hydraulique avant-arrière	Roues indépendantes, suspension hydropneumatique
Suspension AR	Roues indépendantes, bras tirés, éléments caoutchouc	Roues indépendantes, suspension hydropneumatique
Freins AV/AR	Disques/tambours	Disques (in-board)/tambours
Direction	Crémaillère	Crémaillère
Poids	635 kg	1 275 kg
Rapport poids/puissance	8,2 kg/ch SAE	14,2 kg/ch
DIMENSIONS - CAPACITÉ		
Longueur - largeur - hauteur	3 050 - 1 390 - 1 350 mm	4 800 - 1 790 - 1 470 mm
Empattement	2 030 mm	3 125 mm
Voies AV/AR	1 210 - 1 160 mm	1 500 - 1 300 mm
Pneumatiques AV & AR	5.20 x 10	180/380 & 155/380
BUDGET		
Prix 1967	14 950 F	15 070 F
Equivalent F/€ constant	18 600 €	18 800 €
Cote *Sport Auto*	20 000 € (4)	20 000 € (4)

(1) : caractéristiques des modèles de série. (2) : toutes DS. (3) : toutes Mini. (4) : hors préparation.